VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ KOMISJI GOSPODARKI
(NR 148)
z dnia 19 marca 2015 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki (nr 148)

19 marca 2015 r.

Komisja Gospodarki, obradująca pod przewodnictwem posła **Maksa Kraczkowskiego (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację o sytuacji polskiej branży motoryzacyjnej i sieci dealerskich w świetle krajowej polityki regulacyjnej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Tadeusz Błachnio** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jerzy Majchrzak** dyrektor Departamentu Innowacji i Przemysłu Ministerstwa Gospodarki ze współpracownikiem**, Grzegorz Materna** dyrektor Departamentu Ochrony Konkurencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów ze współpracownikiem**, Michał Chodecki** i **Bożena Jasińska** główni specjaliści w Ministerstwie Pracy i Polityki Społecznej, **Łukasz Twardowski** dyrektor Departamentu Transportu Drogowego Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, **Sebastian Wróblewski** specjalista w Ministerstwie Rolnictwa i Rozwoju Wsi, **Andrzej Duch** przewodniczący i **Stanisław Prendota** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego, **Jakub Faryś** prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego ze współpracownikami, **Adam Małyszko** prezes stowarzyszenia Forum Odbudowy i Recyklingu Samochodów ze współpracownikiem, **Marek Konieczny** przewodniczący Związku Dealerów Samochodów, **Stanisław Syguła** starszy Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Łodzi, **Roman Kantorski** prezes Polskiej Izby Motoryzacji, **Alfred Franke** prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych, **Jerzy Maliński** prezes Organizacji Pracodawców Motoryzacji MOVEO, **Paweł Wideł** wiceprezes Związku Pracodawców Motoryzacji przy Konfederacji „Lewiatan", pracownik firmy General Motors oraz **Piotr Olbryś** wiceprzewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Motoryzacyjnego „Solidarność".

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Katarzyna Gadecka** i **Igor Amarowicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji. Porządek dzienny obejmuje informację o sytuacji polskiej branży motoryzacyjnej i sieci dealerskich w świetle krajowej polityki regulacyjnej. W imieniu pana przewodniczącego Jasińskiego i prezydium witam występującego jako przedstawiciel Ministerstwa Gospodarki pana Jerzego Majchrzaka, dyrektora Departamentu Innowacji i Przemysłu, a także pana Grzegorza Maternę, dyrektora Departamentu Ochrony Konkurencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów.

Kto reprezentuje Ministerstwo Finansów? Pytam, bo tej informacji nie mamy. Rozumiem, że oczekujemy na przedstawicieli Ministerstwa Finansów? Póki co, proszę o zabranie głosu pana dyrektora Majchrzaka.

Dyrektor Departamentu Innowacji i Przemysłu Ministerstwa Gospodarki Jerzy Majchrzak:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, w informacji, którą przekazaliśmy państwu, zawarliśmy szczegółowe dane za lata 2013-2015, w związku z tym w tej części przytoczę je tylko w bardzo dużym skrócie.

Otóż przemysł motoryzacyjny jest niezwykle istotną branżą polskiego przemysłu, jego udział w przetwórstwie przemysłowym kształtuje się na poziomie 11% -12%, a udział w zatrudnieniu – na poziomie około 9%. Niestety, produkcja samochodów jest od kilku lat na stałym poziomie – około 600 tys. rocznie. Największym problemem jest to, że z tej produkcji kupujemy w Polsce zaledwie 2% – 3% samochodów. Natomiast, jeśli chodzi o poziom rejestracji nowych samochodów, to również dość tradycyjnie od kilku lat rejestru-

jemy około 1 mln nowych samochodów, z tego, niestety, 700 tys. – z importu. W większości są to samochody dziesięcioletnie, a nowych samochodów jest około 300 tys. rocznie.

Pierwsze miesiące roku 2015 wskazują, że następuje pewna poprawa sytuacji zarówno w zakresie produkcji nowych samochodów, jak i w rejestracji nowych aut. W związku z tym, że przemysł ten jest tak istotny, niezwykle ważnym celem Ministerstwa Gospodarki, przy pełnej współpracy z przemysłem motoryzacyjnym – co chcemy podkreślić – jest kwestia rozwinięcia innowacyjności tego przemysłu. W tym zakresie przemysł ten sam, z natury rzeczy, jest innowacyjny. Ponieważ oczekiwania potencjalnych odbiorców są takie, że należy w bardzo krótkim czasie dostosowywać się do nowych, bardzo ostrych wymagań, więc ta innowacyjność będzie podstawowym sposobem na rozwój przemysłu w Polsce. W związku z tym w ramach przygotowanego w Ministerstwie Gospodarki Programu Rozwoju Przedsiębiorstw, który zawiera szczegółowy kompleks systemu wsparcia przedsiębiorstw ze szczególnym uwzględnieniem aspektu innowacyjności, udało nam się – i to chcemy bardzo mocno podkreślić, przy pełnej współpracy z branżą – przygotować projekt INNOMOTO, zrzeszający kilkaset przedsiębiorstw motoryzacyjnych. Wartość tego projektu wynosi około 2 mld zł, z tego 1 mld zł zadeklarowali przedsiębiorcy. Jest to ponad 200 nowych, bardzo interesujących projektów. 30 września ubiegłego roku projekt ten został złożony do NCBiR i jest w fazie „obróbki".

Pierwsza pełna integracja w zakresie innowacyjności dobrze wróży na przyszłość, ponieważ bez zakotwiczenia nowych centrów badawczo-rozwojowych i nowych opracowań innowacyjnych ta branża mogłaby się również w pewnym sensie wyprowadzić z Polski. Zakotwiczenie tej branży w Polsce poprzez rozbudowę centrów innowacyjności jest zadaniem niezwykle istotnym.

Aby ułatwić kierunki rozwoju, w dokumencie opracowanym przez Ministerstwo Gospodarki – „Krajowa Inteligentna Specjalizacja" zawarto również te kierunki, które są interesujące dla branży motoryzacyjnej. Można też powiedzieć, że pełna współpraca ministerstwa z branżą polega także na tym, że mniej więcej raz w roku organizujemy dużą konferencję naukowo-techniczną w zakresie motoryzacji. Jednym z elementów konferencji jest bardzo ciekawa wystawa elementów produkowanych w Polsce. Również w tym roku, we wrześniu lub październiku, zamierzamy zorganizować kolejną, dużą konferencję naukowo-techniczną z zakresu motoryzacji, by w coraz większym stopniu pokazywać możliwości przemysłu motoryzacyjnego.

Naszym bardzo istotnym zadaniem jest również to, aby rozwijająca się branża motoryzacyjna, która jest niezwykle innowacyjna i dynamiczna, stanowiła również pewne zaplecze materiałowe i innowacyjne nie tylko dla przemysłu samochodowego, ale również dla innych branż przemysłu maszynowego w Polsce. Wiele zakładów może produkować również te elementy, które mogą być wykorzystywane w innych sektorach przemysłu, i to podnosi generalnie rzecz biorąc, innowacyjność i konkurencyjność polskiego przemysłu.

Bardzo nam również zależy na tym, aby, po kilkunastu latach osłabienia, wzrosła produkcja nowych samochodów, z obecnych 600 tys. do 800-900 tys. Prawdopodobnie stanie się to dopiero po uruchomieniu nowej fabryki we Wrześni, ale być może do tego czasu również inne elementy planu, czy inne działania spowodują, że nastąpi wzrost produkcji nowych samochodów w Polsce.

Ministerstwo Gospodarki wraz z branżą motoryzacyjną uczestniczy również na forum europejskim w Grupie Wysokiego Szczebla CARS 2020, gdzie branżę reprezentują wytypowani przez nią eksperci. Staramy się również działać aktywnie na forum europejskim tak, aby branża motoryzacyjna była przez nas w pełni reprezentowana i aby wszystkie rozstrzygnięcia europejskie tej branży, jeżeli nawet miałyby nie pomagać, to by chociaż nie przeszkadzały. W związku z tym możemy dziś powiedzieć, że jest to niezwykle istotna branża dla przemysłu w ogóle, że rozwija się ona coraz lepiej, chociaż struktura produkcji i sprzedaży nowych samochodów w Polsce stanowi chyba dość istotny element utrudniający rozwój. Z punktu widzenia potencjalnego inwestora, jeśli ma on w perspektywie możliwość sprzedaży na rynku lokalnym kilku procent produkowanych przez siebie samochodów, na pewno stanowi to element negatywnej oceny potencjału Polski.

W innych aspektach dotyczących innowacyjności, kreatywności i elastyczności tej branży możemy powiedzieć, że spisuje się ona dzisiaj bardzo dobrze. To tyle, panie przewodniczący. Jeżeli będą pytania, to chętnie odpowiem.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję, panie dyrektorze. Są z nami, oczywiście, przedstawiciele branży, więc po wystąpieniu przedstawicieli rządu, będzie czas na dyskusję i na ewentualne wyrażenie opinii przez państwa.

Bardzo proszę o zabranie głosu przedstawiciela Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, dyrektora Departamentu Ochrony Konkurencji. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Ochrony Konkurencji Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Grzegorz Materna:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, panie i panowie posłowie, jeżeli chodzi o UOKiK, to kwestia polskiej branży motoryzacyjnej jest obecna w działaniach Urzędu w aspekcie, w jakim aktywność uczestników tego rynku może ograniczać konkurencję, może stanowić praktyki ograniczające konkurencję.

Biorąc pod uwagę sprawy rozpatrywane przez Urząd, trudno powiedzieć, żeby ta sytuacja wyglądała inaczej niż w innych branżach gospodarki. Nie odnotowujemy jakiegoś wzmożonego zalewu spraw, które by pokazywały, że praktyk ograniczających konkurencję jest w tej branży szczególnie dużo.

Przyjęte w polskim porządku prawnym rozwiązania w zakresie dystrybucji pojazdów silnikowych, rozwiązania w zakresie ochrony konkurencji, są zbieżne z obowiązującymi na szczeblu unijnym. Szczególne znaczenie ma tu, po pierwsze, ustawa o ochronie konkurencji i konsumentów, zakazująca określonego rodzaju porozumień ograniczających konkurencję, a po drugie, przyjęte w polskim porządku prawnym specjalne rozporządzenie wyłączeniowe, które określa, jakiego rodzaju relacje między producentem, importerem a dystrybutorami są dozwolone, a jakie nie. To rozwiązanie jest przyjęte w porządku krajowym i jest zbieżne z rozwiązaniami na szczeblu unijnym. Odnotować można to, że w 2010 r. na szczeblu UE nastąpiła zmiana regulacji prawnych w zakresie porozumień wertykalnych, dotyczących zakupu, sprzedaży i odsprzedaży pojazdów silnikowych. Zmiana ta wynikała z przeprowadzonej przez KE ewaluacji, oceny funkcjonowania wcześniejszych reguł wyłączeń, wcześniejszego rozporządzenia z 2002 r. Dokonana wtedy przez KE ocena wskazała, że nie ma żadnych szczególnych nieprawidłowości w zakresie funkcjonowania konkurencji, które odróżniałyby sektor dystrybucji pojazdów silnikowych od innych sektorów gospodarki i wymagałyby zastosowania innych, surowszych reguł niż te, które są przewidziane w ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń grupowych stosowanych do porozumień wertykalnych.

Zdaniem prezesa Urzędu, nie ulega wątpliwości, że państwa członkowskie mogą w tym zakresie przyjmować różne odmienne rozwiązania dotyczące porozumień w sektorze motoryzacyjnym, tak jak to miało miejsce w Austrii, natomiast praktyka stosowania prawa ochrony konkurencji nie wskazuje, by obowiązujące w obecnym systemie prawnym rozwiązania stanowiły rzeczywisty problem w prawidłowym funkcjonowaniu konkurencji. Z perspektywy organu antymonopolowego nie wykluczamy, oczywiście, że być może tak jest, natomiast, jeżeli okazałoby się, że faktycznie na rynku polskim występują dysfunkcje inne niż na obszarze całej UE, to na pewno wymagałoby to wówczas przeprowadzenia jakichś głębszych analiz. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze. Teraz poproszę o zabranie głosu przedstawiciela Ministerstwa Finansów, a przede wszystkim o przedstawienie się. Nie widzę na sali przedstawiciela resortu finansów. Szkoda, bo to byłaby na pewno wyczekiwana ocena sytuacji regulacyjnej dotyczącej tej branży. Skoro Ministerstwo Finansów nie pofatygowało się, by przysłać swego przedstawiciela na posiedzenie Komisji, otwieram dyskusję i proszę o zgłoszenia. Bardzo proszę panowie, będę udzielał głosu i prosił, byście się panowie przedstawiali. Proszę siedzieć, ma pan tam mikrofon przed sobą.

Starszy Cechu Rzemiosł Motoryzacyjnych w Łodzi Stanisław Syguła:

Stanisław Syguła – starszy cechu motoryzacyjnego i dealerów w Łodzi, reprezentujący rzemiosło łódzkie i część dealerów województwa łódzkiego.

Proszę państwa, od 2007 r. zwracam się do ministra finansów w sprawie likwidacji szarej strefy w motoryzacji. I czynię to bezskutecznie. Uważam, że to nic nie pomaga. Od lat towarzystwa ubezpieczeniowe wypłacają poszkodowanym 80% odszkodowania, bez ceny netto. Od 1 kwietnia, po wytycznych KNF, będą wypłacać poszkodowanym 100% odszkodowania plus VAT. Na dzień dzisiejszy, według danych GUS, jest to około 10 mld zł w ciągu roku, które trafią do szarej strefy. Prócz tego, że budżet państwa straci 10 mld zł, zwiększy się wielokrotnie liczba kolizji i wypadków, bezpieczeństwo na drogach będzie zagrożone, ponieważ żaden pojazd nie będzie musiał trafić do stacji diagnostycznej, chociaż istnieje taki przepis. Jeśli nie ma zabranego dowodu rejestracyjnego – nie trafi. Żadne towarzystwo ubezpieczeniowe nie skieruje, bo nie ma takich uprawnień, pojazdu po uszkodzeniach układu jezdnego czy układu hamulcowego do stacji diagnostycznej. Dlatego też środowisko nasze będzie zmuszone zmniejszyć liczbę zatrudnionych, i to znacznie. W Łodzi w roku ubiegłym zlikwidowało działalność pięciu dealerów. W bieżącym roku kilku planuje zrobić to samo. To jest bardzo dużo. Przy obecnym rozporządzeniach KNF po prostu budżet państwa straci, jak powiedziałem, miliardy złotych, bezpieczeństwo na drogach się pogorszy, zwiększy się liczba wyłudzeń odszkodowań. A tu wystarczy zrobić niewiele – trzeba by przywrócić obowiązek wykonania przeglądu, zgłosić do CEPiK uszkodzenie, wypłacić odszkodowanie w kwocie netto, nad nielegalnie działającymi zakładami pracy zwiększyć kontrolę przez ochronę środowiska, straż pożarną czy policję. Niewiele trzeba uczynić, by poprawić sytuację. Budżet państwa byłby bogatszy i nie byłoby nieuczciwej konkurencji na naszym, polskim rynku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Przewodniczący Związku Dealerów Samochodów Marek Konieczny:

Proszę państwa chciałem się ustosunkować do wypowiedzi przedstawiciela UOKiK, bo w programie dzisiejszego spotkania uwypuklono kwestie regulacyjne polskiego rynku, a jest to niezwykle istotne dla polskiej gospodarki, zwłaszcza dla zgromadzonych przy tym stole przedstawicieli polskich małych i średnich przedsiębiorstw.

Jak określił to przedstawiciel UOKiK, krajowe prawo może być nieco inne od unijnego, bo rozporządzenie z roku 2010 pozwala na to, by pewne elementy prawa regulacyjnego rynku dystrybucji samochodów były regulowane prawem krajowym. Przedstawiciel UOKiK wspomniał o tym, że zdarzyła się zmiana prawa w roku 2010, wspomniał też o tym, że na tę zmianę prawa natychmiast zareagowano w Austrii, zmieniając nieco te regulacje. Chciałbym tylko dodać, że te zmiany są przeprowadzane także we Francji, bardzo podobne projekty złożone zostały na Węgrzech, w Czechach i na Słowacji. Podobna ustawa została uchwalona w ubiegłym roku w Luksemburgu.

O co chodzi w zmianach, o których chciałbym powiedzieć? Zmiana, która nastąpiła w roku 2010 w systemie regulacyjnym stosunków pomiędzy importerami, producentami a dealerami samochodów, ubezwłasnowolniła w ogromnym stopniu wszystkie małe i średnie przedsiębiorstwa, które w Europie reprezentują branżę dealerską. W różnych krajach jest to różny procent, w Polsce to 93% – 95% firm rodzinnych małych i średnich. Nowa regulacja stanowi mianowicie, że jeżeli przedsiębiorca europejski sprzedający nowe samochody chce sprzedać swój majątek innemu przedsiębiorcy z tej samej branży, a nawet z tej samej marki, musi na to wyrazić zgodę importer lub producent samochodów. Wszyscy analitycy są zgodni, że w gruncie rzeczy z tego prostego powodu kontrola nad majątkiem posiadanym przez kilkadziesiąt tysięcy dealerów samochodów w Europie w rzeczywistości przeszła pod pełną kontrolę wielkich koncernów producenckich i importerskich. Nie ma co się oszukiwać, można by tu pokazywać slajdy i analizy – wartość takiego majątku bez autoryzacji producenta spada mniej więcej o połowę. Takie przykłady można by mnożyć z Austrii, Niemiec, Polski itd. Dlatego też – i tu znów nawiążę do tego rozwiązania, które wprowadzono w Austrii w roku 2010 – Austriacy

jasno oświadczyli, że dużo bardziej zależy im na interesie ich własnych, małych przedsiębiorców z Salzburga, Linzu czy innych miejscowości niż na interesach wielkich międzynarodowych koncernów. Zmienili ten zapis i pozwolili na to, żeby majątek dealerów samochodów funkcjonujących w Austrii był pod ich kontrolą, a nie pod kontrolą producentów. Po wprowadzeniu tej zmiany w Austrii, działania na rzecz wprowadzenia tej zmiany są prowadzone na dwóch frontach. Na froncie europejskim odbywają się rozmowy dealerskich organizacji europejskich i na froncie krajowym, bo ten przykład austriacki jest przykładem zaraźliwym. Także Luksemburg wprowadził ostatnio taką ustawę, podobne ustawy są procedowane we Francji, Hiszpanii, na południe od Polski. Dlatego w grudniu ubiegłego roku Związek Dealerów Samochodów przesłał do wszystkich przedstawicieli polskiego Sejmu, do wszystkich klubów poselskich bardzo prosty projekt ustawy, wzorowanej na ustawie austriackiej. Ustawy, która pozwoliłaby pójść drogą Austrii, Luksemburga – przynajmniej na razie i spowodować, żeby małe i średnie przedsiębiorstwa polskie, które handlują nowymi samochodami, na powrót odzyskały władzę nad swoim majątkiem.

Jakie to są pieniądze? Majątek tego fragmentu polskiej gospodarki szacujemy na około 12-13 mld zł. Jeżeli powiemy, że to jest kontrola nad połową tego majątku, to mówimy o 6-7 mld zł, które przez tę zmianę prawa w roku 2010 przeszły spod kontroli polskich MSP pod kontrolę koncernów motoryzacyjnych.

W roku 2010 tak się złożyło, że te regulacje były realizowane w szczycie kryzysu i w rzeczywistości regulacje, które wprowadziła UE, zostały zrealizowane pod absolutne dyktando producentów. Były dopłaty, wszyscy martwili się o to, że przemysł samochodowy w Europie upadnie, kanclerz Merkel spotykała się co dwa dni z przedstawicielami wszystkich możliwych koncernów motoryzacyjnych. W gruncie rzeczy więc te zmiany, które UE wprowadziła w roku 2010, są korzystne tylko dla europejskich lub światowych koncernów, a nie dla europejskich MSP. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję bardzo, panie prezesie. Mamy tu następne zgłoszenie, za chwilę będą kolejne.

Przewodniczący Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego Andrzej Duch:

Chciałbym nawiązać do wypowiedzi mego poprzednika, pana Marka Koniecznego, i powiedzieć, że Związek Rzemiosła Polskiego, Ogólnopolska Komisja Motoryzacyjna zauważyła ten problem i pracuje nad nim. Problem ten dotyczy tego, o czym pan powiedział, my się w pełni z tym zgadzamy. Na ostatnim spotkaniu minister finansów zauważył go również i prosił nas o ty, byśmy przygotowali rozwiązanie tego problemu. W związku z tym takie rozwiązania wpłynęły do ministra finansów. Efektem tego jest, że za niebawem odbędzie się spotkanie, na które poproszeni zostaną przedstawiciele Ministerstwa Gospodarki oraz Infrastruktury i będziemy procedować nad tym, by zmniejszyć tę patologię, o której mówił pan Konieczny. Mamy nadzieję, że nasze przemyślenia i postulaty, które zostały wysłane panu ministrowi, przyniosą efekt. Pan minister zresztą wyraził życzenie osobistego zaangażowania się w tę sprawę. Pan minister będzie tą osoba, której słowo będzie decydujące. Tak więc problem, który pan tu zakomunikował, będzie powoli przez nas rozwiązywany. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję panu. Bardzo proszę kolejnego mówcę.

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji Roman Kantorski:

Kantorski Roman, Polska Izba Motoryzacji. Problemem polskiej motoryzacji, tej części posprzedażnej, jest przede wszystkim szara strefa. To jest pierwszy punkt. Wszelkie debaty dotyczące wszystkich innych kwestii, bez rozwiązania problemu szarej strefy nigdy nie będą rozwikłane. W przypadku Polski możliwość zakupu dealerstw bez żadnej kontroli może doprowadzić do wielkiego problemu. Jesteśmy słabym państwem, tworzyliśmy sieć dealerską dopiero od 1995 r. i dziś jest to jedna z najbardziej nowoczesnych sieci dealerskich w całej Europie. Mamy dealerów w aglomeracjach, ale i w miasteczkach. Tam dealerzy też sprzedają samochody, choć nie sprzedają ich dużo z powodów, o których

mówił pan dyrektor Majchrzak. Możliwość ich wykupienia doprowadzi do koncentracji. Tu trzeba dodać, że są takie grupy dealerskie w Europie, które wykupiły już po 400-500 dealerstw albo i więcej. Jeżeli dopuścilibyśmy teraz do możliwości niekontrolowanego wykupu dealerstw, bądź do ich sprzedaży, „strzelilibyśmy sobie w stopę”, bo wówczas zginęłyby, czy mogłyby zginąć, wszystkie małe dealerstwa, bez których dzisiaj, na dobrą sprawę, w Polsce, poza aglomeracjami, nie byłoby wtedy sprzedaży samochodów takiej, jaka jest teraz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący, proszę.

Poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałbym się dowiedzieć od pana dyrektora pewnej rzeczy. W materiałach pokazano, jaka jest wartość eksportu samochodów, ale jaki jest import? Chodzi mi o to, jakie pieniądze i ile części, jaki ich procent w montowanych samochodach zostało wyprodukowanych w Polsce, a ile jest sprowadzanych? Taka informacja pozwoli w jakiś sposób ocenić rzeczywiste rozmiary innowacyjności tej produkcji. O tym, że przemysł samochodowy jest innowacyjny, to wiemy, ale pytanie, na ile ta innowacyjność ma swoje źródło w Polsce, na ile sprzyja rozwojowi polskiej innowacyjności, a na ile, w istocie, jest to tylko kupowanie w Polsce siły roboczej, wykwalifikowanej, która potrafi dobrze pracować? Musimy to także brać pod uwagę, bo bez tego nie dojdzie się do żadnych sensownych ustaleń. To jest niezbędne – ustalenie, jak to wpływa na nasz rozwój, na naszą innowacyjność, na zatrudnienie polskich inżynierów, na wykorzystanie polskiej myśli technicznej? Obawiam się, że jeśli o to chodzi, to nie jest najlepiej.

Jeden z panów powiedział, że głównym problemem jest szara strefa. Sądzę, że głównym problemem jest to, że Polska jest biednym krajem. Podczas którejś z kampanii wyborczych do mnie, jako do kandydata Prawa i Sprawiedliwości, skierowano pismo od któregoś ze związków państwa branży, w którym pytano, jak my ustosunkowujemy się do wzrostu konieczności sprzedaży, czy chcemy promować sprzedaż nowych samochodów, tak jak to jest w Niemczech? Też chciałbym, żeby w Polsce wszyscy jeździli najnowszymi samochodami, ale nie jestem w stanie powiedzieć ludziom, którzy zarabiają po 2,5 tys. zł, że mają kupować nowe samochody. To jest większy problem. Od dłuższego czasu Polska jest nastawiona na to, by importować śmieci z Zachodu. Musimy to sobie jasno powiedzieć. To zaś wpływa na funkcjonowanie szarej strefy napraw samochodów. Bo ci ludzie naprawiają samochody w szarej strefie. Musimy to sobie powiedzieć. I taka jest gorzka konstatacja. Jeśli ktoś tylko chciał wiedzieć, to mógł przewidzieć, że jeżeli będziemy aż tak bardzo integrować się z UE, to będzie to służyło interesom dużych koncernów, a nie przemysłowi polskiemu. To na razie tyle, dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Dziękuję bardzo. Może tak: panie dyrektorze, jeszcze są dwa zgłoszenia z sali, potem poproszę pana o ustosunkowanie się do tych wypowiedzi. Proszę bardzo, teraz głos ma pan siedzący po prawej stronie.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego Stanisław Prendota:

Teraz ja, tak?

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Tak. Nie widzę dokładnie panów tam siedzących.

Wiceprzewodniczący Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego Stanisław Prendota:

Stanisław Prendota. Reprezentuję Dolnośląskie Stowarzyszenie „Bezpieczny Samochód”. Założyliśmy je po to, by bronić się przed wszystkimi patologiami, jakie występują w branży motoryzacyjnej. Jestem też członkiem Zarządu Komisji Motoryzacyjnej Związku Rzemiosła Polskiego.

Są dwie sprawy. Mój przedmówca ma rację; nie można tego zrobić – nakazać ludziom kupowanie nowych samochodów. Można jednak nakazać je naprawiać w szarej strefie. Tak to rozumiem. No, można, bo jeśli pan twierdzi, że jesteśmy biednym krajem… Jest takie przysłowie: czemuś biedny? – boś durny. Kogo stać, żeby kupić zły, słaby samochód, nie mając pieniędzy? Człowiek, który nie ma pieniędzy, musi kupić dobry samochód, żeby nim długo jeździć, a nie jeździć rok, czy dwa. Ale to uwaga na marginesie.

Powiem o dwóch patologiach, o których myślę, z którymi walczymy od lat, z którymi spotykamy się, na co dzień. Reprezentuję małe firmy naprawcze. Zostaliśmy rzuceni na rynek „na pożarcie" potężnym molochom, firmom ubezpieczeniowym, które teraz dyktują wszystkie warunki na rynku: za ile mamy naprawiać, jakich części mamy używać itd. Bez mała, gdyby mogły, dyktowałyby nam, z kim mamy spać i kogo zatrudniać. Niestety, tak to jest… Od lat istnieje sytuacja, której sam byłem tego świadkiem. Otóż dawno temu chciałem być dealerem i wtedy było tak: albo trzeba było zawieźć dużą walizkę pieniędzy – nie boję się o tym mówić, bo mam na to dowody, albo nie zostanie się dealerem, bo się nie jest w branży, nie zna się odpowiednich ludzi. Tak to u nas wygląda. Uważam, że nikt do tej pory o tym nie mówi. Nic o tym nie mówimy, że na naszych drogach jeżdżą samochodu mające średnio 13 lat albo i 14. Nie mówimy o tym, że to są samochody niesprawne. Policja zaczyna teraz troszkę o tym mówić, że te samochody mają wpływ na liczbę kolizji, że te kolizje powstają z tego właśnie powodu. A o bezpieczeństwie nikt nie mówi. Przecież to jest karygodne, żeby samochód, który trafia do warsztatu, miał pospawany wahacz, drążek kierowniczy. Ludzie, to są rzeczy po prostu niedopuszczalne. A i o tym się nic nie mówi, nie kontroluje się w ogóle tego rynku, bo pierwszą rzeczą jest biznes: pieniądz, pieniądz, pieniądza. Ileż będziemy przez te pieniądze cierpieć? Już dawno, w 2000 r., złożyliśmy do Ministerstwa Transportu projekt ustawy, która powinna to regulować. Niemcy już też od nas się uczą. Kiedyś było tak, że jak ktoś jechał, na przykład, na przegląd w Niemczech i zaproponował łapówkę, żeby ktoś zrobił coś nielegalnie, to Niemiec dzwonił od razu na policję i taką osobę zamykano. Dzisiaj już także biorą niektórzy te łapówki. Niestety, u nas jest to nagminne. Proszę: Bolesławiec – diagnosta siedzi, Mercedes, Jelenia Góra- diagnosta siedzi. Jeśli chcecie państwo, to będę dalej wymieniał. Nikt się tym nie interesuje. A to jest podstawa do tego, by tę sytuacje naprawić. Jak wcześniej kolega powiedział, to jest strata dla budżetu państwa, to są naprawdę ogromne pieniądze, ale to także naprawa gwarantująca bezpieczeństwo użytkowania samochodu, to także zatrudnienie w uczciwych firmach uczciwych ludzi. Jesteśmy u kresu sił, uwierzcie mi państwo. MŚP to 85% PKB. Sami mówicie o tym w telewizji, i co, tę dojną krowę się podrzyna, zamiast jej pomóc? Tak wygląda u nas gospodarka i tak wygląda też branża motoryzacyjna. Wspomniałem tu o projekcie ustawy, która powstała ponad podziałami. Nawet bowiem firmy ubezpieczeniowe doszły do wniosku, że jednak będzie lepiej, gdy będziemy kontrolowali pojazdy po naprawach powypadkowych w sposób rzetelny. Dzięki temu firmy ubezpieczeniowe nie będą płacić za byle co, budżet państwa dostanie pieniądze, my będziemy mieli zatrudnienie, a użytkownik będzie jeździł bezpiecznie. To tyle na dziś. Jeśli państwo, jako parlamentarzyści i decydenci, nie pomożecie we wprowadzeniu tej ustawy, jeśli tego nie zrobicie, to będzie znaczyło, że nikomu nie zależy na tym, żeby w Polsce było z motoryzacją dobrze. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Mam propozycję. Zgłaszał się pan, za panem jest kolejny pan. Proszę bardzo, udzielam panu głosu.

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji Roman Kantorski:

Ponieważ płacimy za likwidację szkody, jest ona główną działalnością PIM w zakresie dealerstw i działania warsztatów, powiem, jak to wygląda w rzeczywistości. Wypłacono odszkodowania w przykładowej wysokości 2 tys. zł z VAT. Następnie delikwent bierze te pieniądze do ręki, płaci za mieszkanie, ratę za telewizor, za coś tam innego i zostaje mu 800 zł. Wtedy idzie do warsztatu, mówi, że ma 800 zł. Pyta, czy ktoś mu naprawi za tę kwotę samochód. Normalnie właściciel warsztatu odpowie mu krótko: proszę pana, muszę odprowadzić podatek, VAT, a to jest minimum połowa tej kwoty, więc naprawa

nie jest realna. Co robi taki właściciel pojazdu? Idzie do garażu po sąsiedzku i naprawia ten samochód w taki sposób, za taką kwotę. Części są kupowane na giełdach, a są trzy takie w Polsce: w Słomczynie, Poznaniu i Kielcach. Od lat próbujemy je zamknąć. Efekt? Samochód wyjeżdża bez żadnej kontroli tego, jak został naprawiony, czym i w jaki sposób.

W takiej sytuacji wypłata odszkodowania „do ręki" przez ubezpieczyciela zaniża dochód ubezpieczycieli, bo to wypłata z VAT, natomiast ten VAT nie trafia z powrotem do Skarbu Państwa. Nasze wyliczenia z 2000 roku mówią o utracie 1,5 mld zł – w tamtym czasie. Tak wygląda likwidacja szkód komunikacyjnych w Polsce. Tak wygląda szara strefa. Powiem więcej: do udziału w szarej strefie są zmuszane również legalne warsztaty, bo co ma zrobić przedsiębiorca mający mały warsztat, który do 15-go ma zapłacić ZUS, do 20-go podatek od wynagrodzeń, a on nie ma roboty i dochodu, bo robota idzie „po sąsiedzku"? A zapłacić składki musi. W rezultacie mówi klientowi: trudno, zrobię to panu bez rachunku. I to jest zamknięte koło. Tak jest od ponad dziesięciu lat. Jeśli tego nie zmienimy, to wszelkie dywagacje o zakupie dealerstw, o sprzedaży dealerstw, o tym czy o tamtym, są zupełnie bez sensu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Miałbym prośbę, żeby się pan jeszcze przedstawił do protokółu.

Prezes Polskiej Izby Motoryzacji Roman Kantorski:

Kantorski Roman, Polska Izba Motoryzacji.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Pan prezes Faryś ma szansę zabrać głos, choć się zgłaszał już od dłuższego czasu.

Prezes Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego Jakub Faryś:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, była bardzo gorąca jest dyskusja, więc czekałem na swoją kolej. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pozwólcie, że zanim odniosę się do tych wszystkich głosów, które tu padły na temat szarej strefy i stanu polskiego parku samochodowego, powiem kilka zdań w odniesieniu do tego, o czym mówił pan prezes Konieczny.

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego skupia producentów pojazdów, producentów zabudów, wszystkie firmy – przedstawicieli producentów, więc jesteśmy organizacją reprezentatywną w tej materii. W naszej ocenie, jeżeli chodzi o rozwiązania, to są one wystarczające. Chciałbym tylko zwrócić uwagę Wysokiej Komisji na kilka faktów.

Po pierwsze, tzw. nowe GVO, czyli to, które w tej chwili obowiązuje, było poddane dyskusji trwającej kilka lat między dwiema największymi organizacjami europejskimi, czyli Europejskim Stowarzyszeniem Producentów Samochodów i Europejskim Stowarzyszeniem Dealerów. Dyskutowano przez cztery lata, zresztą jeszcze te dyskusje trwają nadal. I ten kształt, który w tej chwili jest, stanowi wynik pewnego kompromisu. To prawda, że dwa kraje, czyli Austria i Luksemburg, wprowadziły pewne poprawki do niego, ale z mojej wiedzy wynika, że w tej chwili jedynie we Francji trwają dyskusje. W innych krajach propozycja nie została przyjęta przez władze lub przez parlamenty.

Dlaczego twierdzimy, że sytuacja, gdy importer powinien skomentować, zgodzić się na sprzedaż dealerstwa w ramach sieci, powinna być utrzymana? Otóż dlatego, że obawiamy się troszkę innej rzeczy. Mianowicie – koncentracji dużych grup dealerskich. Chciałbym zwrócić uwagę Wysokiej Komisji, że w Polsce ten wskaźnik konsolidacji jest jednym z najwyższych. Pięćdziesięciu największych dealerów sprzedaje 42% pojazdów, a stu dealerów – ponad 60%. To pokazuje, że trudno mówić o ochronie małych firm, małych przedsiębiorstw rodzinnych, skoro 63% pojazdów sprzedaje sto firm spośród dziewięciuset. Dlatego nasza propozycja jest taka: jeżeli KE dostrzeże ten problem, ale póki co go nie dostrzega, bo w planie pracy na najbliższe lata nie ma tego punktu, to nie wychodźmy przed orkiestrę. Skoro prawie cała Europa, poza Austrią i Luksemburgiem, tego ich rozwiązania przez ostatnich kilka lat po wejściu nowego GVO nie wprowadziła, to nie widzimy powodu, dla którego my mielibyśmy wprowadzić.

I jeszcze jeden argument. Jedna z firm ma w swoich umowach zapis taki, o którym mówi pan prezes Konieczny. To wskazuje, że jeżeli faktycznie to rozwiązanie jest

potrzebne w ramach sieci, to nie ma absolutnie żadnych przeszkód, by o tym dyskutować z importerem.

Nie chcę odnosić się do takich sformułowań, jak ubezwłasnowolnienie, wartość wynosząca 6 mld zł – zupełnie nie wiem, skąd wzięłaby się ta wielkość? W ubiegłym roku było kilkanaście przejęć; z mojej wiedzy wynika, że żaden z dealerów nie zbankrutował, tylko następowały przejęcia. Jeżeli mówimy o przejęciu 20 dealerstw *versus* 900, to wartość tego przejęcia nie może wynosić 6 mld zł, bo ta kwota to wartość wszystkich dealerstw. Trudno więc, żeby wszyscy dealerzy naraz chcieli być przejęci, bo nie mieliby przez kogo.

Jeszcze jedna rzecz. Trochę obawiam się też tego, że polskie dealerstwo będzie przejmowane przez duże grupy zachodnie. Wystarczy, że taka grupa, która ma tysiąc czy dwa tysiące dealerstw w Europie, kupi jedno dealerstwo w Polsce, to potem bez kontroli będzie mogła wykupywać inne firmy.

Z tego względu mój apel jest taki, że jeżeli Wysoka Komisja chciałaby się nad tym tematem pochylić, to proszę wziąć pod uwagę, że nie jest on taki prosty, taki jednoznaczny i wymaga znacznie głębszego przedyskutowania. Przypominam, że KE na poziomie europejskim dyskutowała o tym bodajże cztery lub pięć lat.

Chciałbym jeszcze ustosunkować się, czy może raczej poprzeć, panów, którzy mówili o szarej strefie. Absolutnie się z tym zgadzamy. Szara strefa szeroko pojęta jest w tej chwili jednym z największych problemów polskiej motoryzacji. Dotyczy ona bardzo wielu obszarów. Zacznę od obszaru, na którego temat pewnie rozwinie wypowiedź pan prezes Małyszko, który jest szefem FORS, czyli forum odbudowy i recyklingu pojazdów, czyli od szarej strefy w złomowaniu pojazdów. Proszę państwa w Polsce mniej więcej 300-400 tys. pojazdów jest recyklingowanych w szarej strefie – a to są ostrożne szacunki – wobec 400 tys. recyklingowanych legalnie. To jest dramat dla firm recyklerskich, dramat dla gospodarki.

Mamy bardzo stary park samochodowy. Ponieważ trwa dyskusja, czy średni wiek pojazdu jest większy czy mniejszy, jedna wielkość jest absolutnie pewna. Zrobiliśmy badanie, „odcięliśmy" wszystkie samochody starsze niż 20 lat, zakładając, że jeżdżą tylko te, które są młodsze niż 20 lat. Wówczas średni wiek pojazdu to 13,6 roku. To jest dużo, ale to nie jest istotne, by się spierać czy to 12, 13 czy 14 lat. Jedno jest pewne: stan techniczny pojazdów jest bardzo zły. Tu nawiązuję do tematu, o którym bardzo długo dyskutujemy, czyli do poprawy funkcjonowania stacji kontroli pojazdów. Niedawno rozmawiałem z kolegami ze Stowarzyszenia Techniki Motoryzacyjnej, którzy zrobili raport. Wynika z niego, że kilkanaście procent pojazdów jeździ bez ważnego przeglądu technicznego. Nawet jeżeli założymy, że park pojazdów osobowych to 10-12 milionów aut, kilkanaście procent oznacza 1,5 mln do 2 mln samochodów jeżdżących bez przeglądu.

Czasem różnimy się w opiniach z kolegami reprezentującymi stronę dealerską czy rynek niezależny, ale w tej sprawie zgadzamy się absolutnie, bo co do tego, że samochody powinny być sprawne techniczne, chyba nikt nie ma wątpliwości. To jest kolejny obszar zagadnień.

Na zakończenie odniosę się do tego, o czym mówił pan przewodniczący, czyli o tym biednym kraju. Z całą pewnością Polska nie jest krajem bogatym, to prawda, ale trzeba zadać sobie jedno pytanie: czy jesteśmy znacznie biedniejsi od Czechów? Odpowiem, że nie. Być może, odrobinę, ale na pewno nie jest to taka różnica, jak między Polską a Niemcami. Otóż, chciałbym państwu powiedzieć, że w Republice Czeskiej przy mniej więcej czterokrotnie mniejszej liczbie ludności, czyli 10 mln. osób, sprzedawanych jest blisko 200 tys. nowych pojazdów osobowych. W Polsce przy 40 mln. ludności jest sprzedawanych 300 tys. z małym plusem. W związku z tym – tak, jesteśmy pewnie biednym krajem, natomiast jest duży obszar „do uprawy". Jeszcze przywołam przykład Hiszpanii, która jest krajem bogatszym. Na rynku hiszpańskim sprzedawanych jest mniej więcej 700-800 tys. samochodów dość regularnie przez ostatnie lata, a pamiętamy, w jakim kryzysie była Hiszpania. Dlaczego tak się dzieje? Bo Hiszpanie do dziś mają program, który powoduje zwiększenie liczby sprzedawanych samochodów. Wprowadzili ten program nie z miłości do koncernów, czy do dealerów lub warsztatów, tylko z czystego pragmatyzmu. Mianowicie zwiększane są dochody do budżetu.

Myślę, że powinniśmy zadać sobie pytanie, czy jako państwo, jako obywatele, godzimy się na tę bylejakość, czy godzimy się na to, by ta szara strefa się rozrastała i na to, żeby można było jeździć samochodami bez ważnego przeglądu technicznego, czy też wręcz przeciwnie? Wielokrotnie przypisuje się importerom i producentom taką tezę, że chcielibyśmy, żeby były sprzedawane tylko nowe pojazdy. Nieprawda. To jest niemożliwe. To, na czym nam zależy, to stopniowe odmładzanie floty. Jeżeli ktoś, kto dziś kupuje samochód 17 letni, potem kupi samochód 15 letni, ktoś, kto ma 15 letni, kupi następnie auto12 letnie itd., to w pewnym momencie będzie sprzedawanych już nie 300 tys. nowych samochodów, ale 400 tys. Pewnie nie będzie to dla nas satysfakcjonujące, ale na pewno będzie lepsze. Dlatego stawianie znaku równości między dzisiejszym stanem a tym, że zmiana ma być taka, że wszyscy będą kupowali nowe samochody – choć ja tego wszystkim życzę – jest absolutnie nieprawdziwa. Nie chodzi o to, ale o odnawianie parku, o to, żeby te samochody były naprawiane i szkody likwidowane w legalnych punktach. Chodzi o to, żeby złomowanie pojazdów odbywało się w legalnych punktach i o to, żeby poprawiać bezpieczeństwo na polskich drogach. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Teraz *ad vocem* – pan przewodniczący.

Poseł Wojciech Jasiński (PiS):

Chciałbym nawiązać do tego, co powiedział pan prezes Faryś i niektórzy inni panowie. Zdaję sobie z tego sprawę, tylko być może nie powiedziałem tego do końca wyraźnie. Bardzo często słychać głosy z tych środowisk, które mówią, że w polityce gospodarczej nie powinno być regulacji, że powinna być wolna gospodarka itd. Ja osobiście się z tym nie zgadzam, uważam, że państwo powinno prowadzić politykę gospodarczą. Powinno. Tylko ustalmy, jak? Przejmowanie przez wielkie firmy także często jest rezultatem braku regulacji, wolności gospodarczej. Monopol jest produktem wolnego rynku. Chciałbym, żebyśmy jednak zdawali sobie sprawę z tego, że państwo powinno prowadzić politykę gospodarczą. O parametrach, o priorytetach można oczywiście dyskutować. Jeśli ktoś zrozumiał, że jestem za szarą strefą, to znaczy, że powiedziałem coś niezbyt jasno. Oczywiście, powinno się z tym walczyć. Ja tylko próbowałem wskazać na przyczyny tego, że jest ta szara strefa. Zgadzam się z tymi, którzy mówią, że to powinno być mocno ograniczane. Ale ktoś napisze później, że zaczyna być nadmiar urzędników, że wszyscy są kontrolowani – i co? Tego typu uwarunkowania są. Uważam, że powinno się z szarą strefą walczyć zdecydowanie. Dlaczego to nie jest robione? Spróbujmy sobie na to pytanie odpowiedzieć. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę bardzo, w kolejności zgłoszeń.

Prezes Stowarzyszenia Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych Alfred Franke:

Alfred Franke, Stowarzyszenie Dystrybutorów i Producentów Części Motoryzacyjnych. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo. Chciałbym odnieść się do kilku poruszonych kwestii. Mówiąc o przemyśle, zapominamy o częściach motoryzacyjnych. Przemysł wszystkim kojarzy się z produkcją samochodów, a fakty są takie, że produkcja części motoryzacyjnych w Polsce, to rząd wielkości 60 mld zł rocznie, a produkcja samochodów, to około 45 mld zł. To pokazuje, że w gruncie rzeczy, w Polsce w sensie kwotowym, złotówkowym, znacznie więcej produkujemy części motoryzacyjnych niż samochodów. Chciałbym tylko zwrócić uwagę na to. Na szczęście mamy tendencje wzrostowe, tzn. od wielu lat rośnie produkcja części motoryzacyjnych i to dość znacznie, bo po kilkanaście procent rocznie. Rośnie również ich eksport, stanowi on około 50% całej produkcji. Przynosi to naszemu krajowi wielkie korzyści.

Pragnę również odnieść się do sprawy rozliczeń z ubezpieczycielami. Nie chciałbym być odebrany jako osoba występującą w obronie firm ubezpieczeniowych, ale znam parę faktów. Firmy ubezpieczeniowe wypłacają kwoty rządu 2,5 mld zł, jako odszkodowania związane z wypadkami drogowymi. Te firmy twierdzą, że 90% tych wypłat dotyczy wyłącznie części z logo producenta samochodów, czyli tzw. części oryginalnych, a 10%

– części pochodzących od niezależnych producentów i dystrybutorów. Jest to tendencja nieodbiegająca jakoś szczególnie od tego, co jest w Europie Zachodniej, tam też udziały są podobne. Ten niezależny rynek w przypadku napraw powypadkowych ma bardzo znikomy procent, ma wprawdzie bardzo duże znaczenie, bo oznacza prawo wyboru dla konsumenta, ale udział w rynku ma niewielki.

Faktem jest, że istnieje pewna szara strefa, jeśli chodzi o naprawy powypadkowe. Gdy mówimy o szarej strefie, to powinniśmy myśleć przede wszystkim o naprawach powypadkowych, bo ona tam jest znacznie większa niż obszarze napraw eksploatacyjnych. Jeśli chodzi o naprawy eksploatacyjne, to jest to zupełnie inny temat, to są sprawy związane ze stacjami kontroli pojazdów itd.

Powrócę jednak do sprawy napraw powypadkowych. Mamy tych kilka giełd, z którymi nasze stowarzyszenie walczy od wielu lat, bo rzeczywiście tam się odbywa handel częściami zamiennymi na stosunkowo dużą skalę. Przeprowadziliśmy badanie, w którym próbowaliśmy oszacować wielkość handlu częściami zamiennymi na giełdach. Jest to kwota ponad 1 mld zł w skali roku. Jest to kwota duża, ale w stosunku do całego rynku to nie jest tak wiele. Jako ciekawostkę podam, że wartość rynku części i napraw samochodów w Polsce to jest łącznie 30 mld zł, czy nieco ponad 30 mld zł. Widać, że ta szara strefa jest, że jest duża i jesteśmy zdecydowanie przeciwko temu, ale nie demonizujmy tu faktów.

Chciałbym się odnieść również do kwestii związanych z zakupem nowych samochodów i przyczynami tego, że Polacy nie kupują nowych aut. Jak pan przewodniczący słusznie zauważył, jesteśmy krajem mającym siedmiokrotnie niższy PKB niż Niemcy, pięciokrotnie niższy niż Wielka Brytania, czy Francja, nawet trzykrotnie niższy niż Hiszpania. W ogóle nie możemy w żaden sposób porównywać się pod względem poziomu sprzedaży nowych samochodów do rynku hiszpańskiego, mając trzykrotnie niższe PKB. Mamy trzykrotnie niższe PKB w przeliczeniu na mieszkańca niż większość krajów Europy Zachodniej. Mamy 50% niższe PKB w przeliczeniu na mieszkańca niż Czechy, niż Słowacja. To są, niestety, przyczyny niesprzedawania się nowych samochodów. Ja też chciałbym, żeby sprzedawały się nowe samochody, żeby ludzi było stać na to, bo dzięki temu będą mogli kupować i naprawiać samochody. A nie naprawiają ich też właśnie z powodu braków finansowych.

Chciałbym się odnieść również do danych dotyczących wieku parku samochodowego, wielkości tego parku. Znalazłem bardzo ciekawą opinię Instytutu SAMAR, który zajmuje się analizami, badaniami rynku motoryzacyjnego. Opinia ta stwierdza, że mamy w Polsce około 15 mln samochodów osobowych, a to jest o kilka milionów mniej niż wedle oficjalnych danych. Jak to SAMAR uzasadnia? – Bardzo prosto i bardzo mądrze. Od siedmiu lat te nieistniejące miliony samochodów, te „dusze” tych samochodów, nie mają opłaconego OC i nie były na stacji kontroli pojazdów, a więc z całą pewnością nie istnieją. My również kupujemy bazy danych CEPiK, analizujemy je. I w tych bazach są takie „kwiatki”, jak Volkswagen Passat, który ma dziś około 1014 lat, Skoda Octavia, która ma 900 lat, Maluch, mający 850 lat… Są setki samochodów mających więcej lat niż czas istnienia motoryzacji w ogóle. Takie dane są w bazach CEPiK i to one powodują zawyżenie wszystkich danych statystycznych i błędy, które potem wynikają przy tworzeniu różnego typu statystyk sprzedaży nowych samochodów, porównywania z innymi krajami.

Chciałbym odnieść się do jeszcze jednej rzeczy. Osoba niewdrożona w problematykę branży motoryzacyjnej, a słuchająca tych wypowiedzi, może bardzo łatwo połączyć szarą strefę z naprawami samochodów w warsztatach niezależnych. Chciałbym bardzo jednoznacznie powiedzieć, jesteśmy bardzo przeciwko szarej strefie, ale w Polsce mamy 20 tys. legalnie działających warsztatów, płacących podatki, zatrudniających ponad 106 tys. ludzi. Mamy 20 tys. warsztatów, których przychody ze sprzedaży i napraw samochodów, to 30 mld zł, o których wcześniej powiedziałem. Oczywiście, mam świadomość, że są punkty napraw samochodów – tak to nazwijmy, bo nie chcę ich nazywać warsztatami, które działają nielegalnie, i to jest absolutnie naganne. Często takie punkty tworzone są „pod drzewem”. Metoda jest prosta: pracownik warsztatu czy to autoryzowanego czy niezależnego bierze komputer diagnostyczny z pracy i naprawia koledze

samochód na podwórku, na ulicy. I to jest szara strefa. Rzeczywiście, z tym jest problem, bo wtedy te części są kupione nie wiadomo gdzie, są niewiadomego pochodzenia. Może właśnie z takiej giełdy? Rzeczywiście, jest to jakiś tam problem. Natomiast ten segment *„do it yourself"*, czyli „zrób to sam", jest szacowany na poziomie 15% całego rynku motoryzacyjnego. Z tym trzeba, oczywiście, walczyć, ale, jak powiedziałem, nie demonizujmy całego obrazu rynku.

Kwestię stacji kontroli pojazdów to może omówi bardziej szczegółowo pan Jerzy Maliński, który bardzo się w tę sprawę angażował. Jasne, że jesteśmy za uzdrowieniem tego systemu, bo jest on w Polsce wadliwy. Rzeczywiście, bez problemu można załatwić pieczątkę dla samochodu, który jest niesprawny technicznie. Z tym trzeba walczyć. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Odnotowałem to, że panowie się zgłaszają, ale zgłosił się wcześniej pan poseł Matuszewski, tak że bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Marek Matuszewski (PiS) – spoza składu Komisji:

Panie przewodniczący, na samym początku chciałbym podziękować prezydium Komisji, a szczególnie panu przewodniczącemu Maksowi Kraczkowskiemu, że doprowadził do tego tak ważnego spotkania branży samochodowej. Wiemy doskonale, że sytuacja tej branży, dotycząca małych i średnich polskich podmiotów jest dramatyczna. Rzeczywiście, trochę się zdziwiłem słowami przedmówcy, który stwierdził, że w zasadzie to nic nie możemy zrobić, bo jest źle, bo PKB jest małe itd.

Szanowni państwo, mam pytanie: jak to było w latach 2005-2007? Pamiętam, że były odpowiednie ulgi, była możliwość odpisania VAT; ludzi, którzy kupowali nowe samochody – mówię o przedsiębiorcach małych i średnich – było na to stać, mogli odliczyć VAT. Te samochody były w firmach po 3-4 lata, potem były odsprzedawane innym, a ci przedsiębiorcy znów kupowali nowe samochody. A więc było rozwiązanie. Jeden z panów powiedział, że w Hiszpanii są odpowiednie rozwiązania, które stymulują rynek zakupu nowych samochodów, że są zachęty. Tak, są zachęty. Pytam prominentnych polityków koalicji rządzącej, jakie są zachęty dla Polaków, by kupowali nowe samochody? Czy jest akcja złomowania? Czy jest akcja odpisów, ulg podatkowych? Przecież w wielu krajach, w tych, w których my kupujemy te stare samochody, takie akcje są. Dlaczego tak nie jest u nas? Można się dziwić temu, że ze strony rządzących nie ma jakiejś stymulacji, by chronić te małe i średnie firmy.

Panie pośle Czerwiński, ja pana rozumiem, jest pan z Platformy Obywatelskiej, odpowiada pan za sytuację, jaka jest. Podkreślam, żeby nikt tu nie mówił „parlamentarzyści", bo pan przewodniczący Jasiński, poseł Matuszewski, poseł Kraczkowski – my nie jesteśmy posłami koalicji rządzącej. My możemy apelować, prosić, ale podejmują decyzje posłowie tworzący koalicję rządzącą.

Co do szarej strefy: szanowni państwo, oczywiście, jest to naganne i tak nie powinno być. Jeżeli mała, średnia firma płaci podatki, zatrudnia ludzi zgodnie z Kodeksem pracy, dba o nich, a obok powstaje firma, która jest w szarej strefie, to wiemy doskonale, że robi ona konkurencje taką, że ta porządna firma musi zbankrutować. Od czego rząd ma – i to są moje pytania – odpowiednie kontrole, aby ukrócić tę nieuczciwą konkurencję? Czy są w ogóle jakieś działania, czy rząd ma zamiar podjąć jakieś inicjatywy ustawodawcze, aby tę szarą strefę ukrócić? Nie mówię – całkowicie zlikwidować, bo to się nie da chyba w żadnym kraju, ale przynajmniej ukrócić. Szanowni panowie dealerzy, szanowna branżo samochodowa, która działa zgodnie z prawem i chce płacić podatki – z tego, co mi wiadomo, jako posłowi interesującemu się sprawami gospodarki, nie ma takich inicjatyw. No tak to jest w tym kraju. Jeżeli się mylę, to proszę bardzo, żeby mi któryś z urzędników państwowych odpowiedział. Jakie są w ogóle przepisy przygotowywane, mające na celu to, żeby koncerny samochodowe, wielkie koncerny producentów i wielcy dealerzy, szczególnie taki jeden dealer potężny – nie wiem, gdzie ma teraz zarejestrowaną firmę, kojarzę go z Wielkopolski – który decyduje i decydował o rynku samochodowym… Co rząd robi, żeby doprowadzić do tego, by nasze małe i średnie firmy przetrwały na tym rynku?

Bo mogą nie przetrwać, jak tu powiedzieli sami reprezentanci tych uczciwych przedsiębiorców samochodowych.

Kończąc: szanowna branżo, liczę, że jeszcze te pół roku, jeszcze ten rok, musisz jakoś przetrwać. Boję się, że niestety „na poczekaniu" rząd nic nie zrobi, żadnej ustawy już teraz nie przygotuje, bo rządzą od ośmiu lat. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Mamy cztery zgłoszenia. Zaczynamy od pana, później panowie i pan.

Prezes Organizacji Pracodawców Motoryzacji MOVEO Jerzy Maliński:

Witam państwa. Jerzy Maliński, Organizacja Pracodawców Motoryzacji MOVEO. Chciałem się odnieść do tej szarej strefy, bo to jest dzisiaj dosyć kluczowy punkt naszego programu, i do walki z nią. Jest to szczytny cel – ograniczać szarą strefę. Proszę tylko zwrócić uwagę, że sami tę szarą strefę budujemy poprzez różnego typu przepisy. Na przykład, sprawa ubezpieczycieli. Najbardziej opłacalną dla nich formą likwidacji szkody jest uznanie pojazdu za szkodę całkowitą. Ubezpieczyciel łamie tu prawo, bo bez wiedzy właściciela pojazdu wystawia ten pojazd na aukcję. Na aukcji pojazd jest kupowany przez kogokolwiek, na przykład, przez pracowników jakiejś dużej firmy motoryzacyjnej, którzy nigdy nie założyli własnej działalności gospodarczej, no bo po co płacić podatki? Takie autko kupują, ściągają z giełdy części, samochód zostaje wyklepany, naprawiony i przywrócony na rynek. Pytam, jaka to jest szkoda całkowita? Jakim prawem ubezpieczyciel zza biurka o tym decyduje? O tym, że szkoda jest całkowita, chyba powinna zadecydować stacja kontroli pojazdów? A w takim przypadku auto nie powinno już wrócić na rynek. Niech sobie ubezpieczyciel wprowadzi jakąś nomenklaturę, np. naprawa nieuzasadniona ekonomicznie, czy podobną. Pozwalając ubezpieczycielom na takie działanie, jak opisałem, sami budujemy szarą strefę. To pierwsza sprawa.

Sprawa druga: Mamy taką wspaniałą instytucję, jak NIK, która kontroluje system bezpieczeństwa i nadzoru nad autami w Polsce. Co kilka lat wydaje ona raport, z którego wynika, że nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, rozbity na 378 powiatów, jest niewłaściwy. W jesiennym raporcie NIK mamy informację, że 10% wypadków jest spowodowanych przyczynami technicznymi. Chciałbym przypomnieć, że 18 mld zł, to są koszty ponoszone przez państwo w związku z wypadkami motoryzacyjnymi. Jeżeli do tego dochodzi ludzkie nieszczęście, to ta kwota osiąga nawet 65 mld zł. I nikt nie zwraca uwagi na to, co mówi NIK. W takim razie, po co jest ta instytucja w tym kraju, skoro nie wyciąga się z jej raportów żadnych wniosków? Po drugie, jak można doprowadzić do tego, że państwo łamie prawo wobec grupy przedsiębiorców takich, jak stacje kontroli pojazdów, choćby stosując wobec nich niewłaściwy pobór podatku VAT? To jest grupa przedsiębiorców, która płaci 1% podatku więcej niż wszyscy inni, ponieważ cennik urzędowy, którym się posługuje, wydany rozporządzeniem ministra transportu, notabene od 2004 r. nieaktualizowany, jest w kwotach brutto. Od 2010 r. jest to grupa przedsiębiorców, która płaci 1% VAT, a to jest niezgodne z duchem tego podatku, bo powinien go płacić ostatni odbiorca usługi lub kupujący. Sami łamiemy prawo, państwo na to przyzwala, ubezpieczyciele też łamią prawo. Dlaczego wszyscy są tacy zdziwieni, że szara strefa gwałtownie rośnie? Tego absolutnie nie rozumiem.

Następna sprawa związana ze stacjami kontroli pojazdów, w zasadzie to już moje podsumowanie. Faktycznie, 25% posiadaczy samochodów nie przeprowadza badań technicznych swoich aut, bo po co? Nie ma żadnych restrykcji. Policja w razie zatrzymania takiego delikwenta – a delikwent zwykle jest przygotowany – wystawia mandat w wysokości 50 zł za brak dowodu rejestracyjnego i to są jedyne konsekwencje. W związku z tym, nie mając żadnych narzędzi, nie możemy wymagać od ludzi, by nie pracowali w szarej strefie. To jest naturalny kierunek, który to państwo wskazuje, rozwija i pomaga tej szarej strefie rosnąć coraz bardziej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, mamy trzy zgłoszenia. Zamykam listę mówców na tym etapie. Bardzo proszę, tu jeszcze dwóch panów.

Prezes stowarzyszenia Forum Odbudowy i Recyklingu Samochodów Adam Małyszko:

Adam Małyszko, Stowarzyszenie Forum Recyklingu Samochodów. Panie przewodniczący, szanowni państwo, szara strefa, to wyrażenie padło już kolejny raz. Ja do tego ogródka chcę dorzucić kilka danych. Wedle stanu CEPiK na dzień 31 grudnia 2014 r., liczba pojazdów zarejestrowanych to 30 mln 311 tys. 687 sztuk. Liczba polis – 18 mln 969 tys. Martwych dusz, czyli pojazdów zdemontowanych w szarej strefie – 11 mln 342 tys. sztuk. To jest obraz szarej strefy, te konkretne cyfry. Czy to jest 400 tys., czy 500 tys., to mniej istotne. Ważne, że 1/3 pojazdów została w ostatnich latach zdemontowana w szarej strefie, stąd mamy zawyżony średni wiek pojazdów i liczbę pojazdów na jednego mieszkańca. Statystycznie jesteśmy niemal liderem Europy. Te dane nie pokazują stanu rzeczywistego. Średni wiek, wedle naszej oceny, to średni wiek pojazdów ubezpieczonych, który waha się w granicach 10-11 lat. To jest stan faktyczny.

Kolejny temat, to temat firm ubezpieczeniowych. Źle się stało, że zmiana ustawy o recyklingu pojazdów wycofanych z eksploatacji trafiła tylko do Komisji Ochrony Środowiska. Wczoraj podkomisja przyjęła szereg poprawek, które wzmacniają szarą strefę. Jedną z takich poprawek jest wykreślenie delegacji dla ministra infrastruktury i rozwoju do wydania rozporządzenia, które stwierdzałoby, że pojazd staje się odpadem, jeżeli nie spełnia danych warunków. Efekt? Taki kompletnie spalony pojazd, który jest właśnie wystawiany na aukcję firmy ubezpieczeniowej, uzyskuje około 50 tys. zł , a następnie jest sprzedawany przez handlarzy za 132 tys. zł. Kompletnie spalony pojazd. Jest to oczywiście Ferrari, drogi samochód, ale kwota jest porażająca. To już nie jest szara strefa, to są grupy przestępcze, które po prostu korzystają z tych szkód całkowitych pojazdów stosunkowo młodych i sprzedają je jako dokumenty. Wycofanie rozporządzenia, które niejako ukróciłoby ten proceder, powoduje, że szara strefa jest wzmacniana.

Kolejnym przykładem wzmacniania szarej strefy jest wycofanie projektu złożonego przez ministra środowiska na Radę Ministrów. To jest projekt systemu tzw. zachęt ekonomicznych, kierowanych do ostatniego użytkownika, tzw. system 500 za 500. Polega on na tym, że każdy, kto odda samochód do stacji demontażu, otrzyma premię w wysokości 500 zł. Zachęcałoby to ostatniego użytkownika do pozbywania się starych, niesprawnych, zatruwających środowisko pojazdów. Oczywiście, kwoty wpływające to kwoty przy pierwszej rejestracji, które stymulowałyby też napływ używanych samochodów z zagranicy. Taki system poparły wszystkie resorty. Niestety, Rada Ministrów chyba w obawie przed wyborami zadecydowała, że taki system nie wejdzie w życie w tym roku, czyli w lipcu. Zamysł był taki, by od 1 stycznia 2016 r. taki system został uruchomiony. Byliśmy zgodni z panem prezesem Farysiem, politycy też się zgadzali. Niestety, szara strefa ma się dobrze. System leży i czeka, chyba rzeczywiście, panie pośle, na nową kadencję. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. I dwa ostatnie zgłoszenia, bardzo proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiej Komisji Rzemiosł Motoryzacyjnych Związku Rzemiosła Polskiego Andrzej Duch:

Związek Rzemiosła Polskiego, Andrzej Duch jeszcze raz. Chciałbym ustosunkować się do wypowiedzi pana Franke. Mówił pan, że 90% części zakładanych do samochodów powypadkowych to są części oryginalne. A jaka jest rzeczywistość? Firmy ubezpieczeniowe w wielu statystykach podają, że samochody, które mają do trzech lat, stanowią około 40% aut powypadkowych, a te, mające powyżej trzech lat, stanowią około 60%. Jak wiemy doskonale, firmy ubezpieczeniowe przydzielają części oryginalne do tych 40% samochodów. To jak może być 90% oryginalnych części?

Ogólnopolska Komisja Motoryzacyjna dokonała analizy kosztorysów wystawianych przez firmy ubezpieczeniowe dla szkód komunikacyjnych. I co się okazuje? Otóż okazuje się, że z kosztorysów wynika, że części oryginalnych jest jeszcze mniej, bo tylko 20%, do 30%. Jak więc to jest możliwe, że sprzedajemy 90% części oryginalnych? Gdzie je sprzedajemy, na jaki rynek? Bo na pewno nie w Polsce i na pewno nie zakładamy ich do pojazdów.

Firmy ubezpieczeniowe zastrzegły sobie coś takiego, że do pojazdów mających powyżej trzech lat, będą montowane części nieoryginalne, czyli tzw. alternatywne. Czegoś tu nie mogę zrozumieć. Jesteśmy obecni na dziesiątkach posiedzeń Komisji, pokazujemy, że człowiek miał oryginalną część i powinien ją mieć w dalszym ciągu, bo to nie zwiększa wartości jego pojazdu. Pomimo wyroku Sądu Najwyższego nie możemy tego wyegzekwować, bo siła stoi po stronie firm ubezpieczeniowych.

Pan tu mówił o szkodzie całkowitej. To już jest patologia największa, jaką widziałem w naszym kraju. Jeżeli przyjeżdża rzeczoznawca, widzi, że samochód jest uszkodzony, że wartość szkody dochodzi do 60%, to jeszcze nigdy się nie zdarzyło, żeby nie przypisał wtedy szkody całkowitej, bo z jego wyliczeń wynika, że to jest szkoda całkowita, że dochodzi nawet do 70%; może być różnica w zapisie części. Efektem tego jest likwidacja samochodu, a właściciel zostaje bardzo często z ratami za ten samochód. Mamy takie przypadki w naszej stacji. Człowiek przychodzi i pyta, co ma zrobić? Otrzymał z firmy ubezpieczeniowej zwrot 40% wartości pojazdu i oddano mu pojazd. Może go sprzedać za 20% wartości. A gdzie następne 40%? Bardzo często tacy ludzie oddają sprawy do sądu. Efekt jest różny, bo wiadomo, jak to jest. Firmy mają bardzo dobre kancelarie prawne, które w różny sposób je bronią.

Myślę, że jeśli wszyscy wspólnie nie zaczniemy likwidować patologii, a dotyczy ona przeważnie firm ubezpieczeniowych, to efekt będzie bardzo mierny. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. I ostatni głos – bardzo proszę.

Wiceprezes Związku Pracodawców Motoryzacji przy Konfederacji „Lewiatan", pracownik firmy General Motors Paweł Wideł:

Paweł Wideł, wiceprezes Związku Pracodawców Motoryzacji przy Konfederacji „Lewiatan", pracownik firmy General Motors. W naszym związku są ci „duzi", czyli koncerny: Fiat, General Motors, jest także członek od pana Frankego, taka firma, jak Robert Bosch, BASF, czyli duże koncerny z bardzo różnorodnych kierunków: włoskie, niemieckie, amerykańskie firmy.

Chciałbym nawiązać do wypowiedzi pana dyrektora Majchrzaka i do komentarza pana przewodniczącego na temat tych dużych firm, które produkują w Polsce samochody i korzystają z dostawców. Mamy w tej chwili trzy główne firmy motoryzacyjne produkujące samochody w Polsce: Fiat Auto Poland, Volkswagen Polska i General Motors Manufakturing Poland. Te firmy rzeczywiście w ostatnim okresie przechodziły przez różne sytuacje i sprzedaż spadała. Natomiast 2015 rok jest, zdaje się, rokiem odbicia. Produkcja samochodów firmy General Motors w Gliwicach rośnie, Fiat notuje wzrost sprzedaży, Volkswagen dzięki swojej nowej, wielkiej inwestycji także gwałtownie zwiększy sprzedaż. Mam nadzieję, że sytuacja będzie się poprawiała. Eksportujemy 99% naszej produkcji, głównie na rynki Europy Zachodniej. Wczoraj nasz koncern wycofał się z Rosji i marka Opel będzie tam wygaszona do końca roku, więc naszym głównym odbiorcą będzie Europa Zachodnia. Na szczęście, tam rynek rośnie. Podobny raport mamy od naszych kolegów z Fiata i Volkswagena.

Mamy 136 dostawców w Polsce, to będzie odpowiedź na pytanie pana przewodniczącego. Wartość tej polskiej produkcji w naszej końcowej produkcji, czyli w montażu samochodu, wynosi w zależności od modelu od 25% do 45%. Głównym elementem kosztotwórczym jest to, czy samochód ma silnik wyprodukowany w Polsce, czy nie. Do niedawna produkowaliśmy silniki 1,7 diesel i wtedy ta „polonizacja" była wyższa.

Chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz: te firmy, duże, międzynarodowe koncerny globalne – my jesteśmy na miejscu trzecim, a Volkswagen bije się z Toyotą o miejsce pierwsze – stworzyliśmy nie tylko w Polsce, ale w całej Europie Środkowo-Wschodniej specyficzny klaster motoryzacyjny. Jeżeli patrzymy na wymianę towarową pomiędzy Polską, Czechami, Słowacją, Węgrami, Bułgarią czy Rumunią, to widzimy, że robimy w tej chwili 25% do 35% całej europejskiej produkcji. To jest gigantyczny organizm i wydaje mi się, że bez względu na to, czy firma jest pochodzenia amerykańskiego, niemieckiego czy jakiegokolwiek innego, ta wartość dodana motoryzacji jest oczywista.

W naszych zakładach zatrudniamy obecnie 4 tys. osób. Według naszego Działu Zakupów, bezpośrednich dostawców, którzy dla nas pracują, mamy około 20 tys., nie licząc tych, którzy dostarczają dalej. Nasza fabryka jest odpowiedzialna za 1,5% wartości eksportu Polski, a całość eksportu branży motoryzacyjnej wynosi, w zależności od sposobu liczenia, 15%, a nawet 20%. Podobna sytuacja jest w Czechach. Tam też jest to eksporter nr 1, a więc odgrywa dużą rolę.

Jeżeli chodzi o kwestię dużych inwestorów, dużych koncernów, to wydaje mi się, że w Polsce obecnie mamy dobre warunki do inwestowania. Są, oczywiście, problemy wynikające z rynku wewnętrznego. Tu są konieczne zmiany, o których mówił wcześniej pan prezes Farys. Widzimy jedną rzecz, która, według nas, będzie decydowała o przyszłości tego dużego, globalnego przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. To jest skłonność koncernów i wsparcie Polski dla procesów badawczo-rozwojowo-innowacyjnych. Bez tego zostaniemy tylko montażystą samochodów. Musimy dodać wartość dodaną w postaci mózgów. Mamy w tej chwili najlepsze fabryki w Europie. Mówię to z pełną odpowiedzialnością. Fiatowska fabryka, fabryka Volkswagena i nasza w Gliwicach, to są najlepsze fabryki motoryzacyjne w Europie. Niektórzy nawet mówią, że i w skali globalnej. Każda z naszych firm stara się ten pierwiastek intelektualny, badawczo-rozwojowo-innowacyjny wkomponować, każdy myśli o otwieraniu tzw. centrów kompetencji. W Gliwicach zatrudniliśmy prawie 100 inżynierów, którzy pracują nad procesami innowacyjnymi, będziemy brali udział w programie INNOMOTOR, o którym wcześniej wspomniał pan dyrektor Majchrzak

Kolejną kwestią są te trzy rzeczy: innowacyjność, rynek wewnętrzny i edukacja, w szczególności edukacja zawodowa. To jest obszar, na którym widzę duże możliwości współpracy przemysłu i ministerstwa edukacji. Mam nadzieję, że dopracujemy się takiej sytuacji, że uczniowie szkół technicznych będą przychodzić do zakładów pracy, zdobywać praktyczną wiedzę, a następnie ci najlepsi będą zatrudniani. Te systemy działają bardzo dobrze.

Jeżeli chodzi o kwestie poruszane tu dzisiaj, to chciałbym powiedzieć z całą przykrością dla prezesa Koniecznego, że też uważam, że zezwolenie na sprzedawanie punktów dealerskich z franszyzą w obrębie tej samej sieci dealerskiej bez zgody franczyzodawcy, oczywiście, narusza prawo własności, bo to jest franczyza dużego koncernu. Zresztą mniejsza o te duże koncerny, pewnie sobie dadzą radę. To, czego się boimy, to jest to, że niekontrolowana zmiana własności doprowadzi do koncentracji, która w konsekwencji może doprowadzić do sytuacji wręcz monopolistycznej, szczególnie na mniejszych rynkach. Będzie to ze szkodą dla konkurencji, co potwierdził przedstawiciel UOKiK.

I jeszcze *ad vocem*. PKB Czech na osobę, według PPP, tj. siły nabywczej, wynosi 27 tys. dolarów, a Polski – 23 tys. dolarów, czyli nie jest to 50%; różnica wynosi 4 tys. dolarów. PKB Hiszpanii na osobę wynosi 32 tys. dolarów, czyli też nie jest on dwa czy trzy razy większy. Różnica wynosi kilka tysięcy. Znalazłem natomiast inną rzecz: standard siły nabywczej w latach 2004-2013 w Polsce wzrósł o 61%. Mówię o tym okresie, żeby każdy rząd czuł się odpowiedzialny za te wzrosty. Natomiast w Czechach ten wzrost to tylko 25%.

Co do wieku samochodów. Pan prezes Faryś „odciął" samochody, które mają powyżej 20 lat, czyli te przykłady Poloneza, który ma 2561 lat są nie na miejscu. Te dane są w miarę wiarygodne i prawda jest taka: samochody na polskich drogach są stare. Panie, panowie posłowie mogą na ul. Wiejskiej zobaczyć, jaki jest stan techniczny pojazdów w Polsce. Wystarczy przejść się po chodniku i zobaczyć plamy oleju. W Polsce nie może po drogach publicznych jeździć samochód, który cieknie olejem. Proszę pójść na chodnik, na ulicę Wiejską. Na każdym miejscu parkingowym są stare i nowe plamy oleju, czyli te samochody nie powinny tam jeździć, a jakimś cudem jeżdżą. To jest kwestia środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego. Byłem wiceprezesem Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego w Polsce. Razem z Bankiem Światowym zrobiliśmy badania. Pani poseł Bublewicz prezentowała je w Sejmie. Od 30 do 60 mld zł rocznie to koszty wypadków. Stan techniczny pojazdów jest jedną z przyczyn tych wypadków. O tym się nie mówi, ale to jest dosyć istotna sprawa.

Mam nadzieję, że poruszyłem te najważniejsze kwestie. Dziękuję bardzo. Chciałbym zakończyć wypowiedź takim stwierdzeniem, że nie bez przyczyny rządy niemiecki czy hiszpański wspierają te duże, „niedobre” koncerny, gdyż motoryzacja jest kołem zamachowym gospodarki. Wydaje się, że powinniśmy się pochylić z uwagą nad branżą motoryzacyjną, bo to jest kwestia także zatrudnienia, to są bardzo dobrej jakości miejsca pracy, to także kwestia innowacyjności, rozwoju. Poza tym branża ta jest największym inwestorem w badania i rozwój w Europie. To największy prywatny inwestor. W zeszłym roku wydaliśmy ponad 30 mld euro na B+R w UE. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Maks Kraczkowski (PiS):

Bardzo dziękuję. Proszę państwa, poruszyliśmy wiele tematów, wygłoszono wiele przeciwstawnych opinii w ramach środowiska, które państwo reprezentujecie. Mogę powiedzieć tyle, że niewątpliwie z punktu widzenia Komisji Gospodarki fakt, iż Ministerstwo Finansów nie przysłało na posiedzenie Komisji swego przedstawiciela w tak ważnej sprawie, odczytujemy jako lekceważenie Sejmu i Komisji Gospodarki, oczywiście, też i państwa, jako przedstawicieli branży. Mówię o tym wprost – taka sytuacja nie powinna mieć miejsca. Świadczy to o tym, że upada obyczaj polityczny, ale też, że resort odpowiedzialny za kształtowanie istotnej części polityki rządu wobec branży, chyba nie docenił powagi dzisiaj omawianych spraw.

Jeżeli chodzi o wystąpienia panów, to chcę państwa poinformować, że zostanie sporządzony, tak jak ma to miejsce zwykle, protokół ze wszystkich wypowiedzi, zarówno tych, dotyczących ubezpieczycieli, jak i stacji kontroli pojazdów. Wypowiedzi te będą miały najprawdopodobniej kontynuację w konkretnych pytaniach zadanych przeze mnie stosownym władzom publicznym, a dotyczących problemów, które panowie przedstawili. Będziecie panowie mogli zapoznać się z odpowiedziami na postawione kwestie.

Jeżeli chodzi o polemikę dotyczącą sprzedaży części przedsiębiorstwa dealerskiego, która tu była toczona, to zamawiałem w tej sprawie opinię prawną w Biurze Analiz Sejmowych. Sprawa nie jest jednoznaczna, chociażby z punktu widzenia przepisów prawa cywilnego.

Dziękuję tym z państwa, którzy obok spraw ekonomicznych, położyli nacisk na kwestię bezpieczeństwa, bo przecież życia ludzkiego nie da się przeliczyć na pieniądze, a omawiane dziś problemy mają wpływ na nasze bezpieczeństwo na drogach.

Drodzy państwo, bardzo dziękuję przedstawicielom Ministerstwa Gospodarki i Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, dziękuję przedstawicielom branży. Jak powiedziałem, nie jest to ostatnie nasze spotkanie; zarówno ja, jak i pozostali członkowie naszej Komisji doceniamy wagę spraw poruszanych przez państwa. Będziemy spotykali się w tych sprawach na pewno jeszcze niejednokrotnie. Bardzo państwu dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji.